Deutscher Bundestag
11. Wahlperiode

Drucksache 11/8519

04. 12. 90

Antwort
der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Frau Teubner, Frau Rock, Frau Oesterle-Schwerin, Weiss (München), Frau Beck-Oberdorf, Frau Flinner, Frau Frieß, Frau Garbe, Frau Hillerich, Frau Kelly, Frau Kottwitz, Frau Nickels, Frau Saibold, Frau Schmidt (Hamburg), Frau Schoppe, Frau Wollny, Frau Eid, Frau Dr. Vollmer, Frau Beer, Frau Vennegerts und der Fraktion DIE GRÜNEN — Drucksache 11/7385 —

Emanzipation vom Auto — das Recht der Frauen auf eine Verkehrswende III

Vorbemerkung

Beteiligung an der Bauleitplanung und an anderen städtebaulichen Maßnahmen steht allen Bürgern, Männern wie Frauen gleichermaßen, offen.

Daß es für Frauen bei der häufig noch verbreiteten einseitigen Aufgabenverteilung schwieriger sein kann, bei allgemeinen Bürgerfragen mitzuwirken, ist richtig. Dies ist aber kein Problem, das durch Änderung des Baugesetzbuchs oder anderer gesetzlicher Regelungen zu lösen wäre.

Zur Verbesserung der gesellschaftlichen Rahmenbedingungen für Frauen leistet die Bundesregierung mit ihrer Frauen- und Familienpolitik einen wesentlichen Beitrag.

Gleichstellung durch Beteiligung

Planungsverfahren haben sich in der Praxis als undemokratisch für Frauen erwiesen. Frauen sind zwar scheinbar überall subsumiert, gezeigt hat sich aber, daß bei Bürgerbeteiligungsverfahren, wenn überhaupt, dann weit überwiegend Männer die Möglichkeit wahrnehmen, Anregungen und Bedenken zu äußern bzw. das Wort bei Versammlungen zu ergreifen. Die insgesamt geringe Beteiligungsbereitschaft von Frauen und Männern läßt keineswegs auf sonstige Zufriedenheit schließen, das Gegenteil ist der Fall. Die Planer/innen und Politiker/innen erreichen die Bürger/innen nicht. Die Beteiligungsphase in den Planverfahren gerinnt zur Farce.

1. Was wird die Bundesregierung unternehmen, um dieser Entwicklung entgegenzusteuern?

Die Bundesregierung widerspricht nachdrücklich der Behauptung, in der Praxis hätten sich Planungsverfahren als „undemokratisch für Frauen" erwiesen. Die Beteiligung der Bürger an der Bauleitplanung und an anderen städtebaulichen Maßnahmen steht Frauen und Männern gleichermaßen offen. Dies wird durch die im Baugesetzbuch verbindlich vorgeschriebene zweistufige, umfassende Bürgerbeteiligung gewährleistet. Auf ihrer Grundlage können die Planungsträger die aus ihrer Sicht geeigneten und erforderlichen Maßnahmen treffen, um eine optimale Beteiligung aller Bürgerinnen und Bürger zu erreichen.

2. Inwieweit glaubt die Bundesregierung bei der Erarbeitung des Baugesetzbuches den Gleichbehandlungsgrundsatz berücksichtigt zu haben?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministers für Verkehr vom 27. November 1990 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Der Gleichbehandlungsgrundsatz ist im Baugesetzbuch ohne Einschränkungen verwirklicht.

Materiell sind sämtliche relevanten Belange der Bevölkerung und ihrer unterschiedlichen Gruppen bei der Bauleitplanung und bei sonstigen städtebaulichen Maßnahmen zu berücksichtigen. Die öffentlichen und privaten Belange sind entsprechend ihrer Bedeutung gegeneinander und untereinander abzuwägen. Diese Belange umfassen die sozialen Bedürfnisse der Bevölkerung im weitesten Sinne, soweit sie einen städtebaulichen Bezug haben. Im Zusammenhang mit dem Abwägungsgebot ist grundsätzlich davon auszugehen, daß sich die Konkretisierung der Begriffe aus der jeweiligen konkreten Planungssituation ergibt. Mit Rücksicht auf die eigenverantwortliche Planungszuständigkeit der Gemeinde und die sich aus dem Abwägungsgebot ergebende Ermittlungspflicht folgt, daß grundsätzlich von der Gemeinde die Belange aus der konkreten Situation heraus zu ermitteln und zu gewichten sind.

Dieselben Grundsätze gelten z. B. auch bei der Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen. Hinsichtlich der Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen an der städtebaulichen Planung wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wie waren die Sachverständigengruppen zur Erarbeitung des Baugesetzbuches (BauGB) und zur Novellierung des Raumordnungsgesetzes (ROG), bezogen auf den Anteil weiblicher Expertinnen, zusammengesetzt?

In den beim Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau eingerichteten Arbeitskreisen zur Erarbeitung des Baugesetzbuches (BauGB) haben unmittelbar keine Expertinnen mitgewirkt.

In einer vom Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau eingesetzten Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Novellierung des Raumordnungsgesetzes waren Expertinnen tätig.

4. Was wird die Bundesregierung gegen die Komplexität und Kompliziertheit der Planverfahren angesichts der notwendigen Beteiligung betroffener Bürgerinnen und Bürger, also Laien, tun?

Es besteht kein Handlungsbedarf.

Nach den bisherigen Erfahrungen mit der Bürgerbeteiligung setzen sich die von einer städtebaulichen Planung betroffenen Bürgerinnen und Bürger mit Sachverstand und mit viel Engagement für das Allgemeinwohl und eigene private Belange ein.

Unabhängig davon ist die Bürgerbeteiligung für das Bauleitplanverfahren im Baugesetzbuch so ausgestaltet, daß der Planungsträger gegenüber den Bürgern in unterschiedlicher Weise zur Information, Unterrichtung, Erörterung und Erklärung verpflichtet ist (vgl. § 3 BauGB). Gleiches gilt für die Beteiligung der Bürger bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen (§ 137 BauGB).

Über diese ausdrücklichen gesetzlichen Verpflichtungen hinaus steht es jedem Planungsträger frei, in geeigneten Fällen durch zusätzliche Maßnahmen Verständnisschwierigkeiten von Bürgern abzubauen.

Diese gesetzlichen Pflichten und Möglichkeiten tragen der wichtigen Funktion der Beteiligung von Bürgern an städtebaulichen Planungen angemessen Rechnung.

5. Frauen halten sich durch die gesellschaftliche Zuweisung von Hausarbeit und, sobald sie Kinder haben, auch von Kindererziehung, insbesondere wenn sie nicht erwerbstätig sind, sehr häufig im unmittelbaren Wohnumfeld auf. Die Aktionsraumforschung hat gezeigt, daß der Aktionsradius von Haus- und Familienfrauen erschreckend gering ist. Durch die im Vergleich zu Männern häufigere Anwesenheit von Frauen im Wohnumfeld ist ihre Betroffenheit von Planung gravierender. Speziell verkehrsplanerische Maßnahmen bringen starke Beeinträchtigungen für den Alltag der Frauen mit sich.

   In welcher Form ist die Bundesregierung bemüht, insbesondere Frauen als die Hauptbetroffenen von Planungen im Verkehrsbereich zu beteiligen und ihre berechtigten Interessen zu berücksichtigen?

Für Verkehrsplanungen im Ortsbereich ist – sofern es sich nicht um Straßen mit überörtlicher Bedeutung handelt – die Kommune zuständig.

Die Bundesregierung hat mit ihren grundsätzlichen Überlegungen und Empfehlungen zur Verkehrsberuhigung in den Städten im Interesse der Frauen und Kinder Lösungshilfen angeboten sowie entsprechende Änderungen in der Straßenverkehrs-Ordnung veranlaßt, die von einem sehr großen Teil der Kommunen mittlerweile erfolgreich angewendet werden.

Die Bundesregierung hat sich ferner an der Erarbeitung der Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen und von Hauptverkehrsstraßen beteiligt.

Im übrigen steht den Frauen der Zugang zu Erörterungsterminen im Rahmen von kommunalen Verkehrsplanungen ebenso offen wie den Männern.

Bei den Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesfernstraßen sind nach neuesten Forschungen und Modellversuchen des Bundesministers für Verkehr und des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau ebenfalls Verkehrsberuhigungsmaßnahmen vorgesehen, die insbesondere Frauen und Kindern zugute kommen.

6. Frauen kennen in ihrem Wohnumfeld nicht nur die nächstgelegene Einkaufsmöglichkeit zu erschwinglichen Preisen, sondern auch sämtliche Hindernisse, Umwege und Gefahrenorte für sich und ihre Kinder.

   Wie gedenkt die Bundesregierung gesetzlich zu verankern, daß das Alltagswissen von Frauen, das sie zu Expertinnen des Wohnumfeldes macht, mit in die Planungen einfließt?

Die Vorschriften des Baugesetzbuchs über die Beteiligung der Bürger an den städtebaulichen Planungen und Sanierungsmaßnahmen sowie die Grundsätze der

Bauleitplanung gewährleisten, daß auch die Interessen von Frauen und ihre Kenntnisse in die Planungsprozesse eingehen. Insoweit wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 4 verwiesen.

7. Wie will die Bundesregierung im BauGB als Rahmengesetz für Länder und Gemeinden verankern, daß die Interessen von Frauen und dem Wissen von Frauen adäquate Kenntnisse in Planungsprozesse eingehen?

Es wird auf die Antworten zu Fragen 1 und 4 verwiesen.

8. Wann beabsichtigt die Bundesregierung neue Beteiligungsformen entwickeln zu lassen, die Frauen speziell berücksichtigen?

Die Bundesregierung sieht keinen Handlungsbedarf.

Es wird auf die Antworten zu Fragen 1 und 4 verwiesen.

9. Ist die Bundesregierung über Beteiligungsmodelle für Frauen aus anderen Ländern informiert, wie z. B. aus Holland, die die Durchführbarkeit und Sinnhaftigkeit von weitgehenden Beteiligungsmodellen für Frauen belegen?

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

10. Hält die Bundesregierung angesichts der eingeschränkten Beteiligungsmöglichkeiten gerade für Frauen Planverfahren weiterhin für demokratisch, nachdem sie in § 3 Abs. 1 Nr. 3 BauGB die Möglichkeit geschaffen hat, von der Unterrichtung und Erörterung von Plänen abzusehen, wenn dies bereits zuvor auf anderer planerischer Grundlage erfolgt ist?

Die Möglichkeit des Absehens von der Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 BauGB setzt voraus, daß die Bürger bereits vorher auf „anderer planerischer Grundlage" unterrichtet worden sind und ihnen Gelegenheit zur Erörterung gegeben worden ist. Die Unterrichtung und die Erörterung müssen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung nach § 3 Abs. 1 Satz 1 BauGB gleichwertig sein.

Im übrigen ist die Bundesregierung nicht der Ansicht, daß für Frauen eingeschränkte Beteiligungsmöglichkeiten bei der städtebaulichen Planung bestehen.

11. Wie stellt sich die Bundesregierung die Berücksichtigung des Wissens und der Interessen von Frauen angesichts der im § 11 BauGB enthaltenen Möglichkeit vor, Bebauungspläne nur anzuzeigen, damit also die Beteiligungsphase zu umgehen?

Die Bürgerbeteiligung (§ 3 BauGB) geht dem Satzungsbeschluß der Gemeinde (§ 10 BauGB) und der Rechtskontrolle des beschlossenen Bebauungsplans durch die höhere Verwaltungsbehörde (§ 11 BauGB) voraus. Das Anzeigeverfahren für Bebauungspläne nach § 11 BauGB als eine Form der Rechtsaufsicht verkürzt also die Bürgerbeteiligung nicht.

12. Wie gedenkt die Bundesregierung, die Beteiligung an Planverfahren für meist fachfremde Bürger/innen zu erleichtern?

Welchen Grad an zusätzlichem ehrenamtlichen Arbeitsaufwand zur Erlangung der Kenntnisse bez. Verfahrensfragen und Planvorlagen, die notwendig sind, wenn Betroffene über die verschiedensten Möglichkeiten der Planung informiert sein wollen, hält sie für zumutbar?

Wird sie Initiativen in Richtung einer Erleichterung in diesem Sinne ergreifen?

Vgl. Antworten zu Fragen 1 und 4.

13. Ist die Bundesregierung bereit, Frauen als Trägerinnen öffentlicher Belange anzuerkennen und die entsprechenden Gesetze wie z. B. das Personenbeförderungsgesetz (§ 14 Abs. 5 Nr. 2), das Bundesfernstraßengesetz (§ 18), das Baugesetzbuch (§ 4) zu ändern, die die jeweiligen Beteiligungsformen regeln?

Die Vorschriften über das Anhörungsverfahren im Personenbeförderungsgesetz, Bundesfernstraßengesetz und ebenso in vergleichbaren anderen Gesetzen berücksichtigen sowohl betroffene Behörden als auch ggf. betroffene Bürger beiderlei Geschlechts.

Ausbildungs- und Forschungsförderung

Obwohl die verkehrs- und raumplanenden Disziplinen einen starken gesellschaftlichen Bezug haben, dem seit Ende der 60er Jahre mit klassen-, schichten- und gruppenspezifischen Untersuchungen Rechnung getragen wird, ist die explizit geschlechtsspezifische Betrachtungsweise bis heute in der offiziellen Forschung(sförderung) kaum zum Tragen gekommen.

Frauenforschung in der Verkehrs- und Raumplanung fand und findet überwiegend in Form von Diplomarbeiten und kleineren räumlich wie inhaltlich begrenzten Forschungsarbeiten statt und wird damit marginalisiert. Auch in der Ausbildung können sich Frauen bislang allenfalls mit männlichen Vorbildern und Inhalten identifizieren. Um eine ganz entscheidende Diskriminierung von Frauen, die in Bau- und Ingenieurberufen arbeiten, abbauen zu helfen, ist die gezielte Förderung bereits in der Ausbildung für Mädchen und Frauen erforderlich.

Ausbildungsförderung

14. Welche Ausbildungsförderung von Frauen in Bau-, Ausbau-, Ingenieur- und Planungsberufen des Verkehrswesens und des Städtebaus wie z. B. Ausbildungszentren speziell für Frauen gibt es bisher?

Die aus Haushaltsmitteln des Bundes geförderten überbetrieblichen Ausbildungsstätten und Berufsbildungszentren sind nach Bedarfsgesichtspunkten der ausbildenden Wirtschaft der jeweiligen Region errichtet und ausgestattet worden. Sie dienen vorrangig der Ergänzung der betrieblichen Berufsausbildung der kleinen und mittleren Betriebe, insbesondere des

Handwerks. Für den Bereich der Bautechnik steht ein flächendeckendes Angebot an überbetrieblichen Ausbildungsplätzen für die erforderliche Ergänzung der einschlägigen betrieblichen Berufsausbildung zur Verfügung.

Die Einrichtungen und Ausbildungsplätze dieser Ausbildungsstätten werden von jungen Frauen und Männern, die eine bauberufliche Ausbildung im dualen System durchlaufen, gleichermaßen genutzt. Geschlechtsspezifische Fördermaßnahmen sind bei der Schaffung und Modernisierung überbetrieblicher Ausbildungsstätten und Berufsbildungszentren nicht erforderlich und auch in Zukunft nicht geplant.

15. Hat die Bundesregierung Mittel speziell für die Ausbildungsförderung von Frauen in o. g. Berufen bereitgestellt, und wenn ja, in welcher Höhe?

Wenn nein, warum hält sie dies für überflüssig?

Welche Mittel gedenkt sie in Zukunft hierfür vorzusehen?

Vgl. Antwort zu Frage 14.

16. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der in Bau-, Ausbau- und Planungsberufen in Ausbildung befindlichen ausgebildeten und in diesen Berufen tätigen Frauen und Männer?

Zu den Bau-, Ausbau- und Planungsberufen gehören die Berufsgruppen der Maurer, Betonbauer, Zimmerer, Dachdecker, Gerüstbauer, Straßenbauer, Tiefbauer und Bauausstatter. 1988 wurden 46 114 Männer und 488 Frauen in den genannten Berufsgruppen ausgebildet.

Die bundesweite Hochschulstatistik erfaßt unter der Fächergruppe Ingenieurwissenschaften die Studienbereiche Maschinenbau, Elektrotechnik, Architektur und Bauingenieurwesen.

1988 gab es 36 819 weibliche und 269 588 männliche Studierende der Fächergruppe Ingenieurwissenschaften an allen bundesdeutschen Hochschulen. Der Frauenanteil lag damit insgesamt bei 6,6 Prozent. Davon entfallen auf Universitäten/Kunsthochschulen 16 208 weibliche Studierende (dieses entspricht einem Anteil von 3,5 Prozent) und auf Fachhochschulen 20 611 (dieses entspricht einem Anteil von 20,6 Prozent).

Insgesamt hat sich die Zahl der weiblichen Studierenden in der Fächergruppe Ingenieurwissenschaften von 1975 (11 676) bis 1988 (36 819) überproportional stark erhöht.

Im Wintersemester 1989 studierten insgesamt 16 029 Studierende Bauingenieurwesen, davon 1 705 weibliche Studierende und 14 324 männliche Studierende.

17. Welche grundlegenden Analysen zur Ausbildungs- und Arbeitssituation von Frauen in Bau-, Ausbau-, Ingenieur- und Planungsberufen bundesweit hat die Bundesregierung erstellen lassen?

Im Auftrag des Bundesministers für Bildung und Wissenschaft ist 1984 bis 1986 von der TU Berlin eine Untersuchung der Studien- und Arbeitsbedingungen von Ingenieurinnen durchgeführt worden. Die Ergebnisse dieser Studie sind 1987 veröffentlicht worden (Janshen, Doris, Hedwig Rudolph et al Ingenieurinnen. Frauen für die Zukunft, Berlin, New York, 1987). Die Empfehlungen sind im Rahmen der verschiedenen Aktivitäten des Bundesministers für Bildung und Wissenschaft aufgegriffen und umgesetzt worden.

Die Bund-Länder-Kommission für Bildungsplanung und Forschungsförderung hat im Herbst 1988 den Bericht zum Thema „Qualifizierung von Frauen für naturwissenschaftliche und technische Berufe" beschlossen, der eine Reihe konkreter Maßnahmen zur Erhöhung des Frauenanteils an technischen Berufsausbildungen enthält.

Die Hochschule für bildende Künste führt derzeit mit finanzieller Förderung des Bundesministers für Bildung und Wissenschaft eine Untersuchung der Studienschwerpunkte und Berufsintegration von Frauen in der Architektur durch.

18. Gibt es von der Bundesregierung finanzierte Weiterbildungs- und Qualifikationsvertiefungsprogramme, -seminare etc. für bereits in diesen Berufen tätige Frauen?

Maßnahmen der beruflichen Fortbildung werden aufgrund des Arbeitsförderungsgesetzes gefördert.

So wurden 1989 beispielsweise 105 Frauen mit dem Schulungsziel Bauberufe qualifiziert (davon 75 in einer Fortbildungsmaßnahme) sowie 792 Ingenieurinnen (davon 593 in einer Fortbildungsmaßnahme).

Insgesamt traten 1989 182 930 Frauen in berufliche Weiterbildungsmaßnahmen (Fortbildung, Umschulung und Einarbeitung) ein; ihr Anteil an den Geförderten erhöhte sich auf 37,3 Prozent (1988: 36,1 Prozent).

19. Welche Frauenförderpläne, bezogen auf die Ausbildungsförderung im Verkehrsplanungsbereich auf Länderebene, sind der Bundesregierung bekannt?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

20. Nicht nur die Planung, auch die Ausführung von Planung ist nach wie vor in Männerhand.

Was wird die Bundesregierung unternehmen, um Handwerkerinnen, Frauenbaufirmen und Frauenplanungsbüros vorrangig zu fördern, z. B. über Gründungsdarlehen?

Im Rahmen des Arbeitsförderungsgesetzes wurde 1989 der berufliche Aufstieg von 25 213 Frauen gefördert, davon 173 Industriemeisterinnen, 3 493 Handwerks-

meisterinnen, 808 Technikerinnen und 1317 Betriebswirtinnen. Außerdem wurden 2825 Frauen zu Ausbildungsfachkräften heran- bzw. fortgebildet. Hierdurch erhalten diese Frauen die qualifikatorischen Voraussetzungen für die Einnahme von Führungspositionen bzw. für die Gründung eines eigenen Unternehmens.

21. In welcher Weise gedenkt sie die Auftragsvergabe von öffentlichen Trägern hinsichtlich des Gleichbehandlungsgrundsatzes zu beeinflussen, um o.g. Fachfrauen besonders zu unterstützen?

Die Vergabe öffentlicher Aufträge in der Bundesrepublik Deutschland erfolgt nach der, auf den §§ 7 und 55 BHO beruhenden Verdingungsordnung für Leistungen (VOL) – ausgenommen Bauleistungen – bzw. der Verdingungsordnung für Bauleistungen (VOB). Nach diesen Bestimmungen sind öffentliche Aufträge ausschließlich nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu vergeben, wobei nur auftragsbezogene Umstände wie z.B. technische, funktionsbedingte Gesichtspunkte, Kundendienst berücksichtigt werden können.

Dies steht auch im Einklang sowohl mit den Vergaberegelungen des GATT als auch denen der Europäischen Gemeinschaften, die entweder nur den Preis oder rein auftragsbezogene Umstände – wie oben aufgezeigt – als Zuschlagskriterien zulassen. Bei den Verhandlungen zur Novellierung der Liefer- und Baukoordinierungsrichtlinien der EG hat sich die Bundesregierung bis zuletzt entschieden gegen die Aufnahme solcher sozialpolitischer und arbeitsrechtlicher Regelungen in europäischen Vergaberegelungen – letztendlich mit Erfolg – ausgesprochen.

Mit der öffentlichen Auftragsvergabe, Fachfrauen besonders zu unterstützen, würde auch eine Kettenreaktion ausgelöst; andere wichtige politische Ziele wie Strukturpolitik, Regionalpolitik, Sozialpolitik, Umweltschutzpolitik würden je nach temporärer politischer Priorität Einzug ins öffentliche Auftragswesen halten. Bei einer Instrumentalisierung der Auftragsvergabe könnten öffentliche Aufträge nicht mehr nach rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten, sondern nur nach Qualifizierung oder Quantifizierung vergabefremder Kriterien vergeben werden. Die Auftragsvergabe wäre damit zu einem mit marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht zu vereinbarenden dirigistischen Steuermittel geworden. Auch würde eine derartige Auftragsvergabe sich zwangsläufig protektionistisch zugunsten der deutschen Wirtschaft und zum Nachteil der ausländischen Konkurrenten auswirken. Protektionistische Maßnahmen des Auslandes wären die Folge. Sie würden unsere, in weiten Teilen exportorientierte Wirtschaft ganz besonders treffen.

Aus diesem Grunde haben sich auch die im Deutschen Verdingungsausschuß für Leistungen (DVAL) – ausgenommen Bauleistungen – vertretenen Spitzenverbände der deutschen Wirtschaft wie auch der Deutsche Gewerkschaftsbund im Rahmen der Novellierung der VOL/A im Jahre 1984 gegen die Aufnahme sog. vergabefremder Aspekte in die Regelungen des öffentlichen Auftragswesens ausgesprochen.

Forschungsförderung

22. Hat die Bundesregierung bisher Frauenforschung im Bereich der Stadt-, Verkehrs- und Regionalplanung durch die Forschungsvergabe der Ministerien [Bundesministerium für Verkehr (BMV), Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (BMBau), Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT), Bundesanstalt für Straßenwesen, Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung, Bundesministerium für Bildung und Wissenschaft (BMBW)] und Bundesanstalten (BAST, BfLR) gefördert?

Wenn ja, welche Arbeiten zu welchen Themen sind abgeschlossen bzw. laufen noch?

Auf Initiative des Bundesministers für Bildung und Wissenschaft haben die Regierungschefs von Bund und Ländern am 2. Oktober 1990 beschlossen, daß zur Sicherung der Leistungsfähigkeit von Hochschulen und Forschung, insbesondere zur Förderung des wissenschaftlichen Nachwuchses, zur Förderung von Frauen in der Wissenschaft, zur Stärkung der Fachhochschulen sowie zur Stärkung der europäischen Zusammenarbeit im Hochschulwesen in den nächsten zehn Jahren insgesamt 4 Mrd. DM zusätzlich von Bund und Ländern aufgebracht werden sollen („Zweites Hochschulsonderprogramm").

Die Verbesserung der Situation von Frauen im Hochschul- und Wissenschaftsbereich soll durch eine stärkere Berücksichtigung bei Stipendien sowie durch spezifische Frauen-fördernde Maßnahmen, wie beispielsweise Kinderbetreuungszuschläge im Rahmen der Promotions- und Habilitationsförderung insbesondere für Frauen in der Familienphase, erreicht werden. Das hierauf entfallende Fördervolumen umfaßt insgesamt etwa 700 Mio. DM.

Durch die stärkere Beteiligung von Frauen im Wissenschaftsbereich sind von dem zweiten Hochschulsonderprogramm auch deutliche Impulse für die Weiterentwicklung der Frauenforschung in den einzelnen Wissenschaftsdisziplinen zu erwarten.

Die Deutsche Forschungsgemeinschaft, welche die Bundesmittel für ihre laufende Forschungsförderung aus dem Haushaltsplan des Bundesministers für Bildung und Wissenschaft erhält, hat eine Senatskommission für Frauenforschung eingerichtet. Diese Kommission wird – unabhängig von bestimmten Fachgebieten – Vorschläge für eine stärkere Förderung der Frauenforschung über die Deutsche Forschungsgemeinschaft entwickeln.

Der BMV hat 1990 eine Studie zur „Situation der Frauen im ÖPNV" in Auftrag gegeben. Der Schlußbericht wird zur Zeit ausgewertet.

An Forschungsprojekten der BASt, in denen Einstellungen, Verhaltensweisen und die Verkehrsbeteiligung von Frauen besonders intensiv untersucht wurden, sind zu nennen:

— „Verkehrsmobilität und Unfallgeschehen in der Bundesrepublik Deutschland (Auswertung der KONTIV)"
  abgeschlossen

- „Lebenssituation, Einstellung und Verhalten älterer Autofahrer und Autofahrerinnen" abgeschlossen
- „Sichere Fahrradnutzung in der Stadt" abgeschlossen
- Repräsentativbefragung zum Thema „Alkohol und Fahren" – Wiederholungsbefragung läuft noch

Daneben werden frauenspezifische Probleme in die Forschung zur passiven Sicherheit (z. B. zum Sicherheitsgurt) und zur Biomechanik (z. B. zur Ermittlung von Toleranzgrenzen und Schutzkriterien für den menschlichen Körper) einbezogen.

23. In welchem finanziellen Umfang konnte diese Forschung betrieben werden?

In welcher Relation stehen diese Mittel zu den für technologische Forschung verausgabten?

Finanzielle Angaben bezogen auf frauenspezifische Fragestellungen können nicht gemacht werden.

Doch konnten die Untersuchungen in dem erforderlichen Umfang durchgeführt werden.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß angesichts dessen, daß technologische Forschung stets ein wesentlich höheres Finanzvolumen erfordert und damit bindet, der Verzicht auf einzelne verkehrspolitisch sinnentbehrende Technologie-Forschungsprojekte im Verkehrsbereich wie z. B. die Stelzenbahn Transrapid und die Umwidmung dieser Mittel in einen Haushaltstitel für Grundlagenforschung, evtl. angesiedelt beim BMV (vgl. Änderungsantrag der Fraktion DIE GRÜNEN zur zweiten Beratung des Entwurfs des Haushaltsgesetzes 1989, Einzelplan 12, Drucksache 11/3355, vom 17. November 1988), wesentlich größeren verkehrspolitischen Nutzen für wesentlich mehr Menschen erbringt und damit zumindest finanziell bereits wesentlich früher und weitergehende Erkenntnisse über die Mobilitätsbedingungen und -chancen von Frauen ermöglicht hätte?

Die Bundesregierung fördert im Rahmen ihrer Aufgaben sowohl ausgewählte Maßnahmen der technologischen Entwicklung als auch Studien, und zwar je nach Bedarf und in einem angemessenen Verhältnis. Beide Forschungszweige dienen allen Gruppen der Bevölkerung und bringen insgesamt erheblichen Nutzen. Dabei können die Erfolge durchaus sehr unterschiedlich sein.

25. Warum werden die vom Staatssekretär im BMV, Dr. Knittel, im Verkehrsausschuß des Deutschen Bundestages (45. Sitzung am 4. Oktober 1989) bei der Beratung des Antrags der Fraktion DIE GRÜNEN zum Bundeshaushalt 1990, Einzelplan 12, „Forschungsvorhaben zur Ermittlung der Mobilitätsbedürfnisse von Frauen" und „Forschungsvorhaben zur Beseitigung unnötiger Mobilitätszwänge" angekündigten Forschungsvorhaben zu Mobilitätsbedingungen und -chancen von Frauen nun nur in völlig reduzierter Weise durchgeführt?

Von einer völlig reduzierten Durchführung kann keine Rede sein.

Im Auftrag des Bundesverkehrsministers wurde als erster Schritt eine Studie zur „Situation der Frauen im ÖPNV" durchgeführt. Der Schlußbericht liegt seit Ende Juli 1990 vor und wird z. Z. ausgewertet.

Das Forschungsvorhaben „Mobilität von Frauen und Jugendlichen im ländlichen Raum" soll in Kürze vergeben werden.

In die Projektliste 1991 wurde das Vorhaben „Mobilität von Frauen im Nahverkehr" eingestellt. Darüber hinaus werden frauenrelevante Belange ebenso wie die Belange anderer Bevölkerungsgruppen zusammen untersucht.

26. In welchem Umfang ist die Bundesregierung bereit, Frauenforschung über die oben genannten Behörden in Zukunft zu unterstützen, um damit auch Signale für die universitäre Forschung zu setzen?

Die Bundesregierung wird weiterhin Forschungen zu frauenrelevanten Problemen über die genannten Behörden durchführen lassen. Dies geschieht sowohl in speziellen Vorhaben zum Thema Frauen wie auch in allgemeinen für alle Bevölkerungsgruppen relevanten Projekten.

27. Mit welchen Mitteln sollen die Forschungsvorhaben finanziert werden, und wie hoch wird das Fördervolumen sein?

Angaben hierzu sind z. Z. noch nicht möglich.

28. Welche Instrumente zur Erhebung des Verkehrsverhaltens hat die Bundesregierung entwickeln lassen, um die spezielle Situation von Frauen adäquat in verkehrsplanerische bzw. -politische Entscheidungen einfließen lassen zu können?

Die Bundesregierung setzt zur Beschaffung von Informationen über das Verkehrsverhalten das Instrument der Haushaltsbefragung ein. Dieses ist auf die Erhebung umfassender Informationen für alle mit einer gewissen Mindesthäufigkeit vorhandenen Personengruppen ausgelegt. Spezielle Erhebungsinstrumente für einzelne Personengruppen sind vorstellbar und wurden in Einzelfällen auch eingesetzt (Ausländer, Kinder). Spezielle Erhebungen für den Personenkreis der Frauen wurden nicht durchgeführt.

29. Wie schätzt die Bundesregierung die Tauglichkeit der bereits verwendeten Erhebungsinstrumente im Rahmen der von ihr beauftragten „Kontinuierlichen Erhebung des Verkehrsver-

haltens" (KONTIV) aus den Jahren 1976 und 1982 und der z. Z. bearbeiteten KONTIV ein bezüglich der Erfassung kombinierter Wegeketten von Frauen?

Es ist möglich, für Frauen aus den Datenbeständen der KONTIV '76 und '82 sowohl Wegeketten als auch die am Erhebungstage insgesamt durchgeführten Wege aufzubereiten.

30. Innerhalb der ausschließlichen Wegekategorisierung in „Berufs-", „Freizeit-", „Ausbildungs-", „Geschäfts-", „Einkaufs-" und „Urlaubsverkehr" werden nicht nur die (Versorgungs-)Wege von Frauen (oder Reproduktionsarbeiten leistenden Männern) nicht angemessen erfaßt (z. B. typische Wegekombinationen wie Kind zum Kindergarten bringen, Erledigung beim Schuster, Weg zur Halbtagserwerbsarbeitsstätte, Einkauf, Kind abholen etc.), sondern die Mobilitätsstrukturen von Frauen für Planer/innen auch unsichtbar gemacht und aus dem Bewußtsein verkehrspolitisch Verantwortlicher verdrängt.

Wie stellt sich die Bundesregierung ein angemessenes Ausweisen der Mobilitätsstrukturen von Frauen vor?

Im Rahmen der üblichen Genauigkeitsgrenzen derartiger Untersuchungen sind in den KONTIV-Erhebungen die kompletten Mobilitätsstrukturen der Frauen erfaßt, soweit sie mit Wegen außer Haus verbunden sind. Der Differenzierung der Wegezwecke sind im Rahmen einer generellen Erhebung naturgemäß Grenzen gesetzt. Allerdings sind (zum Teil im Zusammenhang mit anderen erhobenen Informationen) durchaus ziemlich differenzierte Auswertungen möglich. Zum Beispiel sind Wege zur Halbtagsarbeitsstätte durchaus erkennbar, ebenso Einkaufswege (nicht aber: zum Schuster) und Wege, um Personen zu bringen oder abzuholen (nicht aber: Kinder).

31. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Tagesabläufe von den allermeisten Männern, die bis heute keine Reproduktionsarbeiten leisten, mit dem verwendeten Fragebogen im Rahmen der schriftlichen Haushaltsbefragung am besten abfragbar sind, nicht aber die von denjenigen, die die Hausarbeit machen, und denjenigen, die die Kinder versorgen, also von immer noch weitestgehend den Frauen?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß in der empirischen Sozialforschung für verschiedene Untersuchungszwecke unterschiedlichste Erhebungskonzepte eingesetzt werden. So gibt es spezielle Zeitbudgeterhebungen, die präzise erfassen, welche Zeit von verschiedenen Personenkategorien für verschiedene Arten von Aktivitäten aufgewendet wird. Haushaltsbefragungen zum Verkehrsverhalten erfassen Aktivitäten der Personengruppen nur insoweit, als sie mit außerhäuslichen Verkehrsaktivitäten verknüpft sind. Die Erhebung anderweitiger Sachverhalte ist nicht Gegenstand derartiger Verkehrserhebungen.

32. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die KONTIV als Grundlage z. B. für die Generalverkehrsplanung in Städten und Gemeinden verwendet wird, und daß

- einerseits angesichts des geringen Stichprobenumfanges an den Tagen Montag bis Freitag von nur 10 000 Haushalten bundesweit keine sinnvolle Aussage verkehrsplanerischer oder -politischer Art auf kommunaler bzw. regionaler Ebene möglich ist,
- andererseits die Art der schriftlichen Haushaltsbefragung der KONTIV weitgehend als Vorbild genommen wird, wenn vor Ort eine Befragung zum Verkehrsverhalten durchgeführt wird, und
- daß damit die in der KONTIV verwandte Erhebungsmethode durch ihren Vorbildcharakter eine ständige Reproduktion und Verfestigung der verschwiegenen Fehler gerade bezogen auf die Nichterfassung der Tagesabläufe von Frauen bewirkt?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, daß die Ergebnisse der Verkehrserhebungen KONTIV '76 und KONTIV '82 als isoliertes Material von einzelnen Städten und Gemeinden zur Verkehrsplanung verwendet werden. Demgegenüber kann sie bestätigen, daß Erhebungen vom KONTIV-Typ auch im Auftrage anderer Stellen durchgeführt worden sind. Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, daß Fehler bei der Planung einem bestimmten Erhebungsinstrument angelastet werden können.

33. Sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf in der Hinsicht, daß das nur bruchstückhafte Wiedergeben des tatsächlichen Alltags vor allem der weiblichen Bevölkerung durch die Datenbasis der KONTIV baldmöglist durch die Entwicklung neuer Methoden zur Erhebung der Verkehrsbedingungen von Frauen ersetzt wird?

Die Bundesregierung sieht die für Verkehrsuntersuchungen entwickelten und angewendeten Erhebungsinstrumente für diesen Zweck als ausreichend an.

34. Hält es die Bundesregierung für verantwortbar, daß auf der unzulänglichen Datenbasis der KONTIV weiterhin Verkehrsmodelle zur Prognose von Verkehrsentwicklungen entworfen werden?

Siehe Antwort zu Frage 33.

35. Sind der Bundesregierung Untersuchungen

- über die Auswirkungen von Verkehrsberuhigung/Tempo 30 von Frauen,
- über die Auswirkungen von Schadstoffen unter dem Gesichtspunkt des Arbeitsplatzes Straße von Frauen,
- über Unfälle nach geschlechtsspezifischen Gesichtspunkten und
- über das Verkehrsverhalten von Frauen bekannt?

Es existieren Untersuchungen zu „Unfällen nach geschlechtsspezifischen Gesichtspunkten". Zu nennen sind:

- das Forschungsprojekt „Verkehrsmobilität und Unfallrisiko in der Bundesrepublik Deutschland" (in: Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Heft 72 [1989], herausgegeben von der Bundesanstalt für Straßenwesen im Auftrag des Bundesministers für Verkehr),
- die sog. Aral-Studie (Hrsg.: Aral AG, Bochum), „Autofahrerinnen", Essen 1988,
- Weißbrodt, G., „Fahranfänger im Straßenverkehr", Heft 70 der Schriftenreihe Unfall- und Sicherheitsforschung Straßenverkehr, Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 1989,
- Hundhausen, G. u. Bamberg, R., „Unfallkosten von Pkw-Fahrern/innen im Vergleich" (noch unveröffentlichte), Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch Gladbach 1990.

36. Zu welchen Ergebnissen kommen diese Untersuchungen in bezug auf eine frauengerechte zukünftige Verkehrsplanung und Verkehrspolitik?

Ergebnis der Untersuchungen „Unfälle nach geschlechtsspezifischen Gesichtspunkten" ist, daß der Anteil der Frauen als Hauptverursacher von Verkehrsunfällen mit dem der männlichen Verkehrsteilnehmer nahezu gleich ist, daß jedoch Frauen generell weniger schwere Unfälle verschulden und deshalb deutlich geringere durchschnittliche Unfallkosten verursachen.

Weibliche Fahranfänger verstoßen weniger häufig gegen Verkehrsvorschriften als Männer und fahren bei Berücksichtigung der erbrachten Fahrleistung sicherer als männliche Fahranfänger (mittlere Unfallraten: Männer 7,5 Prozent, Frauen 5,9 Prozent).

37. Ist der Bundesregierung das katastrophale Wissensdefizit über die Lebensbedingungen und das Verkehrsverhalten von Frauen in ländlichen Räumen bewußt, und wie gedenkt sie dies bei der weiteren Forschungsvergabe zu berücksichtigen?

Erst kürzlich hat der Deutsche Landfrauenverband mit finanzieller Unterstützung des Bundesministers für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten eine Befragung seiner Mitglieder über die Lebens- und Arbeitssituation von Bäuerinnen vorgenommen, um die Politik für die Bäuerinnen intensivieren zu können. Der Endbericht dieser Untersuchung soll Ende 1990 veröffentlicht werden.

Gleichstellung durch Gleichbehandlung

Die Gleichstellung von Frauen hat insbesondere in den ingenieurwissenschaftlichen Berufen, die immer noch die Verkehrs-, Raum- und Stadtplanung etc. maßgeblich bestimmen, sowohl personell als auch inhaltlich, vorsichtig ausgedrückt, Nachholbedarf. Während auf der einen Seite seit vielen Jahren immer mehr qualifizierte und engagierte Frauen die Hochschulen ausgebildet verlassen, erweisen sich auf der anderen Seite die führenden Etagen der Universitäten und Bundesbehörden im Planungs- und Verkehrsbereich dem weiblichen Geschlecht gegenüber als ausgesprochen resistent. Eine konsequente berufliche Förderung von Frauen ist deshalb dringend geboten.

38. Wie beurteilt die Bundesregierung das geschlechtsspezifische Macht- und Betroffenenverhältnis im Verkehrsgeschehen, wenn nur 1,3 Prozent aller leitend tätigen Personen im Verkehrswesen weiblich sind (Nahverkehrstaschenbuch), dagegen aber Frauen zu fast zwei Dritteln bei den Fußgänger/innen-Sorgentelefon-Aktionen in Berlin (1987) und Kassel (1984) unter den Anrufenden vertreten waren?

Welche Konsequenzen und welchen Handlungsbedarf leitet die Bundesregierung daraus ab?

Die im Nahverkehrstaschenbuch aufgeführten Einrichtungen des Verkehrswesens gehören, mit Ausnahme der Bundesbehörden, nicht zum Zuständigkeitsbereich der Bundesregierung.

Die Bundesregierung hat im Rahmen der Änderung der „Richtlinie zur beruflichen Förderung von Frauen in der Bundesverwaltung" am 25. September 1990 beschlossen, die Möglichkeiten der Teilzeitarbeit unter Berücksichtigung der Funktionsfähigkeit der Verwaltung mit dem Ziel zu erweitern, Familie und Beruf besser zu vereinbaren. Anträgen auf Teilzeitarbeit ist im Rahmen der dienstlichen Möglichkeiten zu entsprechen. Dies soll dazu beitragen, den Frauenanteil, insbesondere auch in Führungsfunktionen, zu erhöhen.

39. Welche Erfahrungen aus Gleichstellungsstellen anderer Bundesministerien, Landesministerien über die Effektivität dieser Einrichtungen bezogen auf schon erreichte Gleichbehandlungsregelungen, gesetzliche und faktische Veränderungen etc. liegen der Bundesregierung vor?

Die „Richtlinie zur beruflichen Förderung von Frauen in der Bundesverwaltung", die am 1. März 1986 in Kraft gesetzt wurde, enthält in Ziffer 7 eine Berichtspflicht über die Erfahrungen bei der Umsetzung dieser Richtlinie.

Ein erster Bericht über den Zeitraum 1986 bis 1988 wurde im September 1990 dem Deutschen Bundestag zugeleitet. Dieser behandelt ausführlich die Erfahrungen der obersten Bundesbehörden sowie der Behörden des nachgeordneten Bereichs mit den Regelungen der Richtlinie zu Stellenausschreibungen, Einstellungen, beruflichem Aufstieg, Fortbildung, Teilzeitarbeit, Beurlaubungen und Rückkehr in die Erwerbstätigkeit. Insgesamt ist eine positive Tendenz der Beschäftigungsentwicklung von Frauen in der Bundesverwaltung erkennbar, die allerdings bestehende Defizite noch nicht ausgleicht. In den Schlußfolgerungen werden konkrete Verbesserungsvorschläge gemacht. Eine Neufassung der Richtlinie wurde aufgrund des Berichts am 25. September 1990 von der Bundesregierung beschlossen.

Die Gleichstellungsstellen der Länder haben ebenfalls Berichte zur Umsetzung der jeweiligen Richtlinien vorgelegt und Verbesserungsvorschläge für ihren Geschäftsbereich gemacht.

Zu den Gleichstellungsstellen von Bund und Ländern und den Frauenreferaten und Frauenbeauftragten in Ministerien wird ferner auf den Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag über die Gleichstellungsstellen in Bund, Ländern und Gemeinden (Drucksache 11/4893 vom 28. Juni 1989) verwiesen.

Eine Untersuchung über die Effektivität der Frauenreferate bei einzelnen Ministerien liegt nicht vor. Über die Umsetzung der Gleichstellung von Frauen und Männern in Einrichtungen der Bundesländer liegt eine Untersuchung vor (Uta Kartkrämer-Wagner, „Die Verstaatlichung der Frauenfrage", Band 10 der Schriftenreihe des Instituts Frau und Gesellschaft, Hannover).

40. Wie erklärt sich die Bundesregierung, daß in den Entscheidungen der verkehrspolitisch relevanten Ministerien und Behörden bisher die verkehrspolitischen und -planerischen Belange von Frauen so gut wie nicht berücksichtigt werden?

Von einer Nichtberücksichtigung der verkehrspolitischen und -planerischen Belange von Frauen kann keine Rede sein. Verkehrspolitik ist Politik für alle.

41. Wie gedenkt die Bundesregierung dem Verfassungsauftrag der Gleichbehandlung hinsichtlich verantwortlicher Positionen in der Verkehrs-, Städtebau- und Raumplanungspolitik nachzukommen?

Welche in ihren Kompetenzen liegenden Veränderungsnotwendigkeiten sieht sie?

Für die Bundesregierung sind Konflikte zwischen verantwortlichen Positionen in der Verkehrs-, Städtebau- und Raumordnungspolitik und dem Gleichbehandlungsgrundsatz des Artikels 3 GG nicht erkennbar.

42. Unter welche Verpflichtungen sieht sie sich durch die 1980 von der Enquete-Kommission des Deutschen Bundestages geforderten Frauenfördermaßnahmen gestellt, was die verkehrspolitisch relevanten Institutionen betrifft?

Im Bericht der Enquete-Kommission „Frau und Gesellschaft" von 1980 (Drucksache 8/4461) läßt sich eine Verbindung zwischen Frauenfördermaßnahmen und „verkehrspolitisch relevanten Institutionen" nicht herstellen.

43. Welche konkrete Umsetzung hat die Forderung nach vermehrter Einstellung von Frauen, insbesondere Beamtinnen und weiblichen Angestellten in Laufbahnen des höheren Dienstes sowie der Übertragung besonders herausgehobener Dienstposten auf Frauen erfahren, wie sie der Bundesverkehrsminister in seinem Schreiben vom 20. Mai 1988 an die nachgeordneten Ober- und Mittelbehörden richtete?

44. Wie viele Frauen im Vergleich zu Männern (in Prozent) finden sich unter den Neueinstellungen in den Ministerien und den Behörden seitdem?

Wie hat sich dieser Anteil jeweils im Vergleich zu den Vorjahren verändert?

45. Zu welchem Anteil waren und sind Frauen in den letzten 40 Jahren jeweils im einfachen, im mittleren, im gehobenen und im höheren Dienst im Bundesverkehrsministerium und in den dem Bundesverkehrsministerium nachgeordneten Behörden tätig?

Für die Besetzung von Leitungsfunktionen (z. B. Referats-/Dezernatsleiter) kommen nur Beschäftigte in Betracht, die neben einer entsprechenden Ausbildung auch über langjährige Berufserfahrung verfügen. Da in der Vergangenheit die Zahl der weiblichen Bewerber, insbesondere im höheren Dienst, deutlich unter den Zahlen der Männer lag, gibt es im Verkehrsbereich relativ wenig Frauen, die die Voraussetzungen für eine solche Stelle erfüllen. Aufgrund der insgesamt zunehmenden Einstellung von Frauen im höheren Dienst ist aber davon auszugehen, daß in einigen Jahren auch Leitungsfunktionen verstärkt von Frauen wahrgenommen werden.

1988 bewarben sich beim Bundesminister für Verkehr 126 Männer und 15 Frauen um eine Einstellung in den höheren Dienst, davon wurden zwei Frauen (100 Prozent) eingestellt. Im gehobenen Dienst waren es insgesamt 95 Bewerbungen (Frauenanteil 38 Prozent), eingestellt wurden eine Frau und ein Mann.

1990 (bis 1. August) betrug der Frauenanteil bei den Einstellungen im höheren Dienst 50 Prozent, im gehobenen Dienst 40 Prozent.

Die Bundesregierung hat am 25. September 1990 den Bericht über die Umsetzung der „Richtlinie zur beruflichen Förderung von Frauen in der Bundesverwaltung" vorgelegt. In dem Zeitraum 1986 bis 1988 hat sich der Anteil der Frauen an den Einstellungen in der Bundesverwaltung insgesamt von 44,3 Prozent auf 46,4 Prozent erhöht. Besonders erhöhte sich die Zahl der Frauen im gehobenen Dienst (+ 15 Prozent) und im höheren Dienst (fast + 20 Prozent). Nähere Einzelheiten können dem Bericht der Bundesregierung entnommen werden.

Im Bundesministerium für Verkehr betrug der Frauenanteil (Beamte und Angestellte) im

		einfachen Dienst	mittleren Dienst	gehobenen Dienst	höheren Dienst	Insgesamt ab 1972 einschl. Teilzeitbeschäftigte (nicht den einzelnen Laufbahngruppen zugeordnet)
1954	Ministerium	33,3 %	42,3 %	19,8 %	2,3 %	
	nachgeordnete Behörden	21,0 %	15,3 %	18,2 %	0,4 %	
1972	Ministerium	19,3 %	41,8 %	7,2 %	1,6 %	28,8 %
	nachgeordnete Behörden	29,2 %	19,8 %	3,5 %	2,0 %	17,9 %
1989	Ministerium	12,1 %	42,0 %	11,5 %	4,3 %	30,9 %
	nachgeordnete Behörden	25,2 %	23,8 %	7,4 %	4,3 %	24,4 %

46. Wann hat zuletzt eine Stellenausschreibung seitens der oben genannten Behörden nicht den Wortlaut gehabt, daß sie (gemäß Schreiben des Bundesverkehrsministeriums an die nachgeordneten Ober- und Mittelbehörden vom 20. Mai 1988) „grundsätzlich ‚geschlechtsneutral' gefaßt wird, so daß Bewerber und Bewerberinnen gleichermaßen angesprochen werden, damit jeder Anschein einer Zurücksetzung von Bewerberinnen vermieden wird"?

Sind vor Mai 1988 immer noch Stellenausschreibungen nicht so formuliert worden, „daß sich Frauen zu einer Bewerbung aufgefordert fühlen" mußten, wie von der Richtlinie zur beruflichen Förderung von Frauen in der Bundesverwaltung (Bek. d. BMI vom 24. Februar 1986 – VII 8 – 126230/6) gefordert?

Seit Inkrafttreten der „Richtlinie zur beruflichen Förderung von Frauen in der Bundesverwaltung" im März 1986 werden Stellenausschreibungen sowohl im Ministerium als auch in den nachgeordneten Ober- und Mittelbehörden des BMV so gefaßt, daß Männer und Frauen zur Bewerbung aufgefordert werden. Stellenausschreibungen werden „geschlechtsneutral" formuliert, bzw. es wird die weibliche und männliche Berufsbezeichnung gewählt.

Bei der Deutschen Bundesbahn ist allen im Amtsblatt ausgeschriebenen Stellen der Vermerk „Alle Ausschreibungen gelten grundsätzlich für Männer und Frauen in gleicher Weise" vorangestellt.

47. Dem Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag über die Gleichstellungsstellen in Bund, Ländern und Gemeinden vom 28. Juni 1989 ist zu entnehmen, daß es bisher in den verkehrspolitisch relevanten Ministerien und Bundesbehörden keine Gleichstellungsstellen gibt.

Wann wird die Bundesregierung veranlassen, daß im Bundesministerium für Verkehr, im Bundesbauministerium, im Bundesministerium für Forschung und Technologie und in der Bundesanstalt für Straßenwesen, der Bundesanstalt für Landesplanung und Raumordnung Gleichstellungsstellen eingerichtet werden?

Die Bundesregierung hat am 25. September 1990 eine Neufassung der „Richtlinie zur beruflichen Förderung von Frauen in der Bundesverwaltung" beschlossen.

Im Bundesministerium für Forschung und Technologie war bereits zum 12. Juni 1990 die Stelle einer Frauenbeauftragten eingerichtet worden.

Im übrigen wird der Beschluß der Bundesregierung beachtet werden.

48. Wie werden die Gleichstellungsstellen personell, materiell und finanziell ausgestattet sein?
- Welche Kompetenzen werden die Gleichstellungsbehörden haben?
- Wie wird die inhaltlich verbindliche Einflußnahmekompetenz aussehen?
- Wie stellt sich die Bundesregierung die umfassende fachliche Intervention in die bestehenden Entscheidungsstrukturen vor?
- Sind Vetorechte als entscheidendes Instrument der Einflußnahme vorgesehen?

Maßstab hierfür sind die entsprechenden Regelungen in der neugefaßten „Richtlinie zur beruflichen Förderung der Frauen in der Bundesverwaltung".

49. Wie bewertet die Bundesregierung die von der Bundesarbeitsgemeinschaft der Frauenbüros formulierten „Notwendige(n) Rahmenbedingungen für die Arbeit von Frauenbeauftragten" (Wiesbaden 1989), die
- deren Querschnittsfunktion und deshalb ämterübergreifende Arbeit bei Ansiedlung an der Verwaltungsspitze,
- deren Einstufung als Führungskräfte aufgrund der erfahrungsgemäß überdurchschnittlichen Vielfalt der Tätigkeit, des hohen Erwartungsdrucks, hoher Konflikt- und Kooperationsbereitschaftsanforderungen und hoher Anforderungen an bewußtseinsverändernder Öffentlichkeitsarbeit nach innen wie außen,
- die Verpflichtung aller internen Referate, Bereiche, Abteilungen etc. auf die Unterstützung der Frauenbeauftragten

begründen, und wird sie diese als Minimalanforderungsprofil umzusetzen suchen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung kann auf die Gestaltung kommunaler Gleichstellungseinrichtungen keinen Einfluß nehmen, da sie nach der Verfassung hierfür keine Zuständigkeit hat. Es ist allein Aufgabe der Kommunen, über ihre Einrichtungen zu entscheiden. Aus dem Bericht der Bundesregierung an den Deutschen Bundestag über die Gleichstellungsstellen in Bund, Ländern und Gemeinden (Drucksache 11/4893 vom 28. Juni 1989) wird deutlich, daß die Bundesregierung eine umfassende Aufgabenstellung und entsprechende Kompetenzen und personelle Ausstattung für erforderlich hält.

50. Welche Motive veranlaßten noch im August vergangenen Jahres den Bundesverkehrsminister, „Verfahren zur beruflichen Förderung von Frauen" durch die Einführung einer Frauenbeauftragten in der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) dem „Interesse einheitlicher Regelungen für den gesamten Geschäftsbereich" unterzuordnen (Schreiben Z13/04.05.09/5 des BMV vom 2. August 1989)?

Die „Richtlinie zur beruflichen Förderung von Frauen in der Bundesverwaltung" sah die Einführung einer Frauenbeauftragten nicht vor.

51. Läßt sich auch nach Auffassung der Bundesregierung aus dieser Haltung schließen, daß der BMV in „einheitlicher Regelung" Frauenbeauftragte in seinem gesamten Geschäftsbereich einstellen wird?

Für welchen Zeitpunkt ist dies geplant?

Vgl. Antwort zu Frage 47.

Der Beschluß der Bundesregierung wird vom BMV beachtet werden.

52. Wie sieht die Bundesregierung ihrerseits die uneinheitliche Regelung in ihrem Geschäftsbereich, wonach in einzelnen Bundesbehörden Frauenbeauftragte eingeführt worden sind, der BMV eine solche in der BASt jedoch mit eben selbiger Begründung bisher abgelehnt hat?

Es wird auf die Antwort zu Frage 51 verwiesen.

53. Wie soll eine institutionalisierte Zusammenarbeit mit den bestehenden und zukünftigen Fachfrauenorganisationen und deren beratender Tätigkeit gewährleistet werden?

Die Bundesministerin für Jugend, Familie, Frauen und Gesundheit trifft sich halbjährlich mit den für Belange der Frauen zuständigen Ministern und den für Frauen und Gleichstellungsfragen zuständigen Stellen der Länder zu einem Informations- und Erfahrungsaustausch („Frauenfachkonferenz"). Soweit bestimmte Fachfragen einer besonderen Klärung bedürfen, tagen darüber hinaus die Fachreferentinnen der für Frauenfragen zuständigen Ministerien und bringen die Ergebnisse in die Frauenfachkonferenz ein. Diese setzt die jeweiligen Ergebnisse z. B. durch entsprechende Schreiben an die zuständigen Ressorts oder Gremien um.

Darüber hinaus besteht auf Bundesebene ein interministerieller Arbeitskreis Frauenpolitik, in dem die für die Gleichberechtigung zuständigen Referate der Bundesressorts vertreten sind. Dieser Arbeitskreis tritt bei Besprechungsbedarf zusammen.

Im Bereich der Deutschen Bundesbahn wendet sich die Fachgruppe Frauenangelegenheiten der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands an den Vorstand der Deutschen Bundesbahn.

54. Welche Erfahrungen und Informationen sind der Bundesregierung über
- schon existierende Gleichstellungsstellen in mit der Verkehrsplanung befaßten kommunalen, regionalen und Landes-Planungsbehörden und Verkehrsbetrieben,
- die Ausstattung und Kompetenzen (auch bezogen auf die inhaltliche Einflußnahme auf und Integration in Entscheidungsstrukturen) dieser Gleichstellungsstellen

bekannt?

Die Bundesregierung hat diese Frage den Ländergleichstellungsstellen vorgelegt und folgende Informationen erhalten:

a) Baden-Württemberg
Der Leitstelle für Frauenfragen liegen noch keine Erfahrungen und Informationen über schon existierende Gleichstellungsstellen in mit der Verkehrsplanung befaßten kommunalen, regionalen und Landes-Planungsbehörden und Verkehrsbetrieben vor.

Allerdings nehmen sich die kommunalen Frauenbeauftragten Baden-Württembergs immer stärker des Themas Städte- und Verkehrsplanung an und bringen die frauenpolitischen Anliegen in die Entscheidungsgremien ein.

Die Leitstelle für Frauenfragen hat im Rahmen des Förderprogramms Frauenforschung eine Tagung über „feministische Planungsansätze für stadt- und regionalsoziologische Analysen" im Juni 1990 in Freiburg gefördert.

b) Bayern
In Bayern gibt es keine Gleichstellungsstellen in mit der Verkehrsplanung befaßten kommunalen, regionalen und Landes-Planungsbehörden und Verkehrsbetrieben.

Gleichstellungsbeauftragte gibt es für die kommunalen Verwaltungen, die Regierungen und das Staatsministerium des Innern. Sie sind fallweise mit

Einzelfragen zum Thema „Frauen und Straßenverkehr, Verkehrsplanung" befaßt.

c) Berlin
In Berlin (West) sind bei den mit Verkehrsplanung befaßten Landesplanungsbehörden keine fachspezifischen Gleichstellungsstellen eingerichtet worden. Bei der Senatsverwaltung für Arbeit, Verkehr und Betriebe ist eine Mitarbeiterin der Personalabteilung als Ansprechstelle für Frauen tätig. Bei der Senatsverwaltung für Stadtplanung und Umweltschutz gibt es eine Ansprechstelle und eine aufgrund einer Dienstvereinbarung gewählte Frauenvertreterin.

d) Bremen
Im Land Bremen existieren bislang keine Gleichstellungsstellen in mit der Verkehrsplanung befaßten Planungsbehörden und Verkehrsbetrieben.

e) Hamburg
Die Leitstelle Gleichstellung der Frau verfügt über keinen eigenständigen Arbeitsschwerpunkt zum Thema „Verkehrsplanung" und ist bisher auch bei der Vorbereitung entsprechender anstehender Senatsentscheidungen nicht beteiligt gewesen.

Anders stellt sich die Situation bei Projekten der Stadtplanung dar; hier ist die Leitstelle Gleichstellung der Frau im Rahmen ihrer üblichen Beteiligung an Senatsabstimmungsverfahren mehrfach eingeschaltet worden.

Die Tagung „Frauen erneuern ihre Stadt" wurde von der Baubehörde sowie von der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft der Freien und Hansestadt Hamburg unterstützt.

In der Baubehörde wie auch in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Landwirtschaft sind seit 1980 auf der Grundlage der hamburgischen „Richtlinie zur Förderung von Frauen im hamburgischen öffentlichen Dienst" Frauenbeauftragte tätig. Zu ihren Aufgaben gehört jedoch nicht die inhaltliche Einflußnahme auf die Fachabteilungen dieser Behörden, sondern die Vertretung frauenpolitischer Interessen in Personalangelegenheiten der jeweiligen Behörden.

f) Hessen
Es bestehen keine Gleichstellungsstellen in den angesprochenen Bereichen.

g) Niedersachsen
Bei der Landesbeauftragten für Frauenfragen des Landes Niedersachsen war bisher wegen fehlender Personalausstattung die Bearbeitung eines Arbeitsschwerpunktes „Frauenpolitik und Verkehrsplanung" nicht möglich.

Die Frauenbeauftragte beim Zweckverband Großraum Hannover koordiniert dort für Stadt und Kreis die Integration privater oder autonomer Verkehrsträger in den Verkehrsverbund. Auch beteiligt sich diese Stelle an der Regionalplanung, z. B. Straßenbau in Stadt und Land.

Sie hat kürzlich einen Bericht an den Verkehrsverbund mit dem Titel „Frauen im (öffentlichen) Personennahverkehr" vorgelegt.

h) Nordrhein-Westfalen
Von Nordrhein-Westfalen wird auf die Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 1875 zur Regionalpolitik mit Frauen (Drucksache 10/5265 vom 1. März 1990) verwiesen.

i) Rheinland-Pfalz
In Rheinland-Pfalz liegen für den kommunalen Bereich „Empfehlungen zur Ausgestaltung von kommunalen Stellen für Frauenbeauftragte in Rheinland-Pfalz" vor, deren Umsetzung in kommunale Zuständigkeit fällt. Ob und wie die kommunalen Frauenbeauftragten in Fragen der Verkehrsplanung beteiligt werden, ist der Landesregierung nicht bekannt.

j) Schleswig-Holstein
Es gibt Gleichstellungsstellen in den Gemeinden und Kreisen sowie in den obersten Landesbehörden.

Soweit oberste Landesbehörden verkehrsplanerisch tätig sind, werden die dort tätigen Gleichstellungsbeauftragten eingeschaltet.

Die Gleichstellungsstellen sind höchst unterschiedlich ausgestattet. Nach der seit Frühjahr d. J. in Kraft befindlichen Gemeindeordnung sind die Gleichstellungsbeauftragten in Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnerinnen und Einwohnern grundsätzlich hauptamtlich tätig. Sie sind in der Ausübung ihrer Tätigkeit unabhängig, können an den Sitzungen der Gemeindevertretungen und der Ausschüsse teilnehmen und sind zur Stellungnahme berechtigt. Dies betrifft insbesondere die frauengerechte Ausgestaltung von Parkhäusern, die Einflußnahme auf die Zeiten, in denen öffentlicher Personennahverkehr verkehrt, die Sicherung von Fußgängerunterführungen (Beleuchtung) und ähnliches mehr. So hat die Gleichstellungsbeauftragte der Stadt Kiel beispielsweise den in dieser Stadt praktizierten Nachttaxi-Versuch begleitet, ausgewertet und Verbesserungsvorschläge gemacht.

55. Wie beurteilt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die Gestaltung der Gleichstellungsstelle beim Zweckverband Großraum Hannover, die eine inhaltliche Einflußnahme und eine inhaltliche Zusammenarbeit der Gleichstellungsbeauftragten mit den Fachabteilungen vorsieht und realisiert?

Die Bundesregierung begrüßt jede Form der kooperativen Beratung zur weiteren Verbesserung der Situation der Frau.

56. Setzt die Bundesregierung die Quotierung
- bei bundeseigenen Verkehrsbetrieben,
- bei landeseigenen und kommunalen Verkehrsbetrieben

durch?

Wann?

Werden dabei bis zu deren Realisierung vorrangig Frauen eingestellt werden?

Nein.

57. Gibt es eine Frauenkommission oder Gleichstellungsbehörde, die sich der Grundlagentexte der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) sowie der Regelwerke annimmt?

Nein.

58. Wie viele Frauen sind in den jeweiligen Gremien, die diese Grundlagentexte erarbeiten, vertreten?

Angaben liegen der Bundesregierung nicht vor.

59. Wenn Frauen daran nicht quotiert beteiligt sind, wann wird die Bundesregierung entsprechend auf eine Umstrukturierung dieser Gremien hinwirken bzw. eine mit Kompetenzen ausgestattete Frauenkommission einrichten?

Die Bundesregierung sieht keine Notwendigkeit, hierfür ergänzend eine Frauenkommission oder Gleichstellungsbehörde einzurichten. Die die Bundesfernstraßen betreffenden Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) werden vor der Herausgabe mit allen interessierten Verbänden und Institutionen abgestimmt, damit die Belange sämtlicher Verkehrsteilnehmer gewährleistet sind. Auf die interne Organisation der FGSV, die eine unabhängige Vereinigung ist, hat die Bundesregierung keinen bestimmenden Einfluß.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Telefon 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, Postfach 20 13 63, Herderstraße 56, 5300 Bonn 2, Telefon (02 28) 36 35 51, Telefax (02 28) 36 12 75
ISSN 0722-8333